

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：高雄市政府、交通部

貳、案由：高雄市政府辦理「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」，未督飭所屬落實年度施政計畫先期作業審查程序，即率行函報爭取中央補助於前，事後亦未善盡內部協調整合能事，即倉促招商建置 Taiwan Money 卡電子票證系統，目標決策偏差且執意孤行，導致日後與高捷一卡通競存消長且整合困難之窘境，任由巨額公帑採購設備故障閒置猶束手無策，嚴重減損計畫執行效益；交通部審核高雄市政府提報該等計畫時，未詳實審酌地方政府執行效能與民情環境，竟貿然擴增計畫規模及補助經費，責由該府交通局代為整合建置南部地區客運業者電子票證系統，決策草率且期限緊迫，致未能妥善整合客運與捷運業者需求，形成兩套票證系統併行競存亂象，該部為中央經費補助及公路主管機關，卻袖手任其自生自滅，毫無督導協助之積極作為，均有怠失。

參、事實與理由：

本案緣於交通部奉行政院核定，自民國（下同）93年至96年間投入總經費新臺幣（下同）60.32億元，辦理「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」；其中，93年度獲立法院審議通過6億元執行5項具體措施。該部於92年4月16日函知各縣市政府提報補助需求，高雄市政府遂於同年7月1日就「提升公共運輸票

證及資訊服務效能」等項，提報「推動智慧化運輸系統之先進公車及 IC 智慧卡電子票證系統」等執行計畫，嗣獲交通部於 93 年 7 月 7 日函轉行政院核定，以高雄市為核心逐步擴展至鄰近地區，責成該府交通局代為整合建置嘉義以南 7 縣市 11 家客運業者，並修正研提「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」函報交通部備查，由該部補助業者裝置 1,911 部車上驗票機（每部 6 萬元），總經費 1 億 1,466 萬元。

93 年 12 月 24 日高雄市政府交通局依據政府採購法評選結果，由宏碁、萬碁、萬事達卡國際組織、國泰世華銀行、玉山銀行、高雄銀行及中華顧問工程司所組成之專案團隊（下稱宏碁公司團隊）以 1 億 2,400 萬元（含高雄市輪船公司旗津交通卡 934 萬元）得標，同年 12 月 28 日完成簽約，計畫建置結合交通票證、金融儲值與消費等付款機制之 Taiwan Money 卡（簡稱 TM 卡）系統，預定於營運 1 年內發行 100 萬張（大事記詳表 1）。然據審計部高雄市審計處（下稱高雄市審計處）函報，TM 卡自 95 年 7 月開始販賣推廣，迄 98 年 12 月底止，歷經 3 年餘發卡量僅 283,252 張，與原訂目標相差甚遠，認有未盡職責及設備使用效能過低情事，爰依審計法第 69 條規定，除通知高雄市政府查明妥處外，並函送本院核處。

案經本院函詢及調閱交通部、高雄市政府、高雄市審計處等機關及相關客運業者、高雄捷運股份有限公司（下稱高捷公司）資料，並於 100 年 2 月 16 日履勘訪查結果，TM 卡目前每日交易量約 8 千餘人次，營運額僅約 3 萬元（詳表 2），尚不及高捷公司發行「一卡通」（下稱高捷一卡通）之 1%，主要受到南部地區民眾使用大眾運輸及電子票證比率甚低之影響，且搭乘人口以老人及學生為主，整體運量不足，驗票機使用率低，加上故

障率及維修費均高，致客運業者多不願配合使用及維修。經洽請高雄市審計處於 100 年 1 月 26 日及 28 日實地抽測南部 9 家客運業者結果：26 部驗票機中，9 部故障、9 部未開機、6 部已拆除，只有 2 部可正常使用，堪用率僅約 7.7%；本院嗣於同年 2 月 16 日履勘及座談亦發現，高雄市以外地區之客運業者，大多不願配合維修及使用 TM 卡設備，驗票機堪用率偏低，客運乘客仍普遍習慣「投現或購票」，高雄市區以外幾乎無法使用；而高雄市民如有持卡，亦多使用高捷一卡通，持 TM 卡者比率甚低。又如持用 TM 卡搭乘高雄捷運，各站僅有一個公務閘門裝置驗票機，需站務人員手動操作進出，卡片儲值餘額不足 80 元則無法使用，且捷運站內無 TM 卡加值設備，搭乘捷運亦無折扣優惠，民眾持卡意願低落，計畫執行成效顯然不彰，爰復於 100 年 3 月 21 日約詢各該機關人員。茲就調查意見臚列如下：

一、高雄市政府未督飭所屬落實年度施政計畫先期作業審查程序，即率行函報 IC 智慧卡電子票證系統計畫爭取中央補助，經行政院核定後方補送該府相關單位審核，評核管考之內控機制形同虛設，徒增計畫執行之變數與風險，確有不當

(一)按高雄市政府年度施政計畫先期作業實施要點第 10 點規定：「本府各機關計畫需求額度在五千萬元以上之新興計畫，擬辦理先期作業前，應先訂定整體計畫報府核定，凡整體計畫未奉核定者，不得列入施政計畫先期作業審查。」第 14 點規定：「本府各機關於年度施政計畫先期作業結束後，編列概算前，如遇重大政策變更或不可抗力因素，必須增列或變更計畫時，計畫主管機關應專案簽會本府財政局、主計處、研考會及有關機關，依照規定程序送

由本府主計處辦理，並副知各受會機關。」

- (二)查高雄市政府交通局於92年7月1日函報交通部之「推動智慧型運輸系統之先進公車及 IC 智慧卡電子票證系統」計畫，93年度經費需求高達2億3百餘萬元，嗣經交通部93年7月7日轉據行政院核定補助1億1,469萬元，責成高雄市政府交通局併為整合建置鄰近地區客運業者之需求，並重新研提修正計畫報送備查，該局遲至同年9月23日函報第3次修正計畫時，始於同日另函陳報高雄市政府鑒核，經該府研究發展考核委員會（下稱研考會）簽會主計、財政單位研提審核意見，退請交通局據以修正計畫後，於同年12月3日以府函同意備查。
- (三)經詢據高雄市政府研考會表示，依據該府年度施政計畫先期作業實施要點第10點規定，5千萬元以上之新興計畫，需研提整體計畫報府核定後，方得研提年度施政計畫先期作業計畫報府辦理預算編審作業，亦即該府交通局擬辦 IC 智慧卡電子票證系統相關計畫，必須於93年度先期作業前，完成整體計畫報府核定，函送先期計畫書交該府研考會籌組年度施政計畫先期作業小組辦理初、複審後，提報年度預算審核小組審議。惟交通局並未於93年度提報先期作業，辯稱係為配合中央政策及期程壓力，無法依年度施政計畫先期作業實施要點之正常程序辦理，而係先將計畫簽奉市長（實由交通局局長高俊峯代為決行）核定後，以專案方式向中央申請補助，並獲交通部93年8月17日函復同意補助驗票機費用之情形下，始依據該府年度施政計畫先期作業實施要點第14點規定，於93年8月31日函送計畫書報府，並依據主計、財政及研考單位會審意見回應修正計畫內容，考量本案已屬執行中之計畫，故簽

奉市長核定後，於 93 年 12 月 3 日以府函核定同意備查，而本案亦於同年 12 月 24 日決標、28 日完成簽約，審查與實際推動是存在雙軌併進的情形等云。

- (四) 高雄市政府未督飭所屬交通局落實年度施政計畫先期作業審查程序，先行提報整體計畫送請研考會等相關單位審議計畫內容，即率予向交通部函報 IC 智慧卡電子票證系統計畫，汲汲爭取中央補助，致難以詳實評議各項不利因素並慎謀因應對策，各會核單位事後僅能遷就同意備查，其施政計畫評核管考之內控機制形同虛設，徒增計畫執行之變數與風險，確有不當。

## 二、交通部審核高雄市政府提報 IC 智慧卡電子票證系統計畫時，未詳實審酌地方政府執行效能與民情環境，竟為行事便宜，貿然擴增計畫規模與補助經費，責成該府代為整合建置南部地區客運業者需求，且未核實寬延足適作業時程，決策草率且執行倉促，導致後續成效低落、虛擲公帑，顯有疏失

- (一) 查高雄市政府依據交通部函轉行政院核定「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」，於 92 年 7 月 1 日函報「提升公共運輸票證及資訊服務效能」執行計畫，其中有關「IC 智慧卡電子票證系統」部分，原計畫購置驗票機 550 部及場站處理與加值等設備，初步規劃整合對象以交通運輸業者為主，包括高雄捷運系統、公路汽車客運業者、市區汽車客運業（含渡輪）、臺鐵及高鐵系統、市區路外及路邊停車場等；惟因同時提出類似電子票證系統建置計畫者，尚有臺灣省客運公會（交通部公路總局核轉）及中部（臺中市、縣）、南部（臺南市、高雄縣）等縣市，爰交通部於 93 年 2 月 27 日及 3 月

22日，邀集所屬公路總局、運輸研究所、科技顧問室、會計室及交通事業管理小組等召開2次初審會議，就各執行能力、財務可行性、需求迫切性及計畫完整性等四項標準為評估指標進行初審結果，公路總局所報「補助建置IC交通卡計畫」部分，建議其整合大高雄地區高雄市以外及大臺中地區臺中市以外之民營客運業者，並依據政府出資45%之比例原則，配合高雄市政府及臺中市政府電子票證計畫，共同推動南臺灣地區公車電子票證系統建置。爰該部路政司據於同年4月7日簽擬略以：有關票證系統部分，建議以中部及南部二大都會區為發展核心，將周邊縣市併予納入規劃，並由公路總局協助公路汽車客運業者之建置作業，初審建議核列公路總局等3單位，計需1億5,291萬元（含臺中市1,400萬元及高雄市2,475萬元）。

- (二)惟前揭初審擬議，經交通部張前次長○○於93年4月23日召集所屬單位及地方政府列席報告複審結果，該部路政司於同年5月3日綜簽略以：有關票證系統部分，擬以臺中市及高雄市二大都會區為核心逐步擴展，由該兩市政府分別整合規劃並執行，除應考量所轄市區汽車客運業之系統建置外，亦應就相關地區之客運業妥為納入整合規劃。經陳送部長核定後，於同年5月10日函報行政院「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」93年度預定執行事項及建議核列情形，其中「提升公共運輸票證及資訊服務效能」項下，原初審建議核列1億1,416萬元，由公路總局負責推動之公路汽車客運業者電子票證系統整合建置計畫，擬改由臺中市政府及高雄市政府一併納入規劃辦理，修正後高雄區部分建議核列：高雄市政府1億1,269萬元，含補

助高雄市公車處裝置驗票機 550 組之 45% (1,485 萬元)及市區建置人工加值機 200 組(1,400 萬元);其餘經費(8,584 萬元)則供代為整合建置鄰近地區客運業者需求之用。

(三)上開計畫經行政院交下經濟建設委員會於 93 年 6 月 7 日開會研商後核定，交通部據於同年 7 月 7 日函示高雄市政府交通局，依核定金額及補助原則(代為整合建置嘉義以南 7 縣市 11 家客運業者，由交通部補助裝置 1,911 部車上驗票機，每部 6 萬元共計 1 億 1,466 萬元)，研提修正計畫函報該部備查，並儘速辦理後續採購發包作業，應於 93 年 8 月 20 日前與客運業者完成協議，同年 9 月 15 日前完成發包，未完成者將不予補助；業者並應於 93 年 12 月 15 日前完成申請補助項目之採購與安裝，預定於 94 年 5 月 1 日前完成正式發卡營運。該部復於 93 年 8 月 9 日再函高雄市政府，重申計畫執行時程為 93 年度(至 93 年 12 月 31 日止)，應依前函限定日程如期完成。

(四)高雄市政府交通局依據交通部前揭函示，先後邀集南部 7 縣市、11 家客運業者及專家學者等協商獲得共識後，於 93 年 7 月 15 日至 9 月 23 日間，多次研修後函報「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」(下稱本計畫)予交通部備查，並兩度函請該部同意展延發包期程至 93 年 12 月 15 日及延長完工期限並保留補助款至以後年度支用。俟獲交通部同年 12 月 21 日復以：倘能於 93 年底前完成簽約作業，勉予同意，否則將無法補助後，該局於同年 12 月 24 日評選結果，由宏碁公司團隊得標建置 TM 卡系統，同年 12 月 28 日完成簽約，96 年 6 月 8 日完成驗收。

(五)經詢據高雄市政府表示，TM 卡建置耗時 2 年半始完成驗收，主因配合系統建置，各客運業者初期必須重新建置基本營運資料及調整內部作業流程，且初期驗票機與系統經歷長期測試磨合，期間建置廠商一再進行重置改善作業，致影響階段查驗，且為符合交通部 92 年 8 月頒定之「電子票證系統之多功能卡片規劃書」第二版規範，又耗費近 1 年時間進行 TM 卡檢核認定。至何以未事先整合高雄捷運票證系統，則囿於本計畫需於 93 年 12 月 31 日前完成建置之期程壓力，且因屬巨額採購應依政府採購法規定公開招標，故於時程上、技術上皆無法單獨考量高雄捷運票證系統規格等云。

(六)交通部審核高雄市政府提報 IC 智慧卡電子票證系統計畫時，未詳實評估審酌地方政府之執行效能及民眾使用大眾運輸電子票證之民情環境，竟為行事便宜，貿然擴增計畫規模與補助經費，責由該府代為整合建置南部地區客運業者需求，且未核實寬延足適作業時程，決策草率且執行倉促，導致後續成效低落、虛擲公帑，顯有疏失。

三、高雄市政府交通局欠缺專業分析判斷，未積極協調整合客運與捷運業者需求，即倉促招商建置 TM 卡票證系統，目標決策偏差且執意孤行，導致日後與高捷一卡通彼此競存消長且整合困難之窘境，高雄市政府顯未善盡督導所屬協調整合之能事，均有怠失；交通部雖派員參與前置研商會議並收悉核閱會議紀錄，卻未即時匡正或提示專業意見，亦有可議

(一)按前揭交通部報奉行政院核定，責成高雄市政府交通局代為整合建置鄰近地區客運業者電子票證系統，並未排除高雄捷運系統，且該局於 93 年 6 月



16日邀集交通部（運輸研究所、公路總局、科技顧問室）及嘉義、臺南、高雄、屏東等6縣市政府、該府捷運工程局（下稱捷運局）、高雄捷運股份有限公司（下稱高捷公司）等，會商電子票證整合建置前置事宜時，高捷公司代表已建請於系統規格規劃設計時能納入捷運系統規格；嗣同年10月23日該局復邀請該市議員、學者專家、捷運局及高捷公司等，召開「南部地區IC智慧卡電子票證系統整合建置說明會」，與會學者亦建議應將高捷公司納入本專案之大眾運輸業者中，並提及「高捷公司是否接受開放式票證系統？本專案若非高捷得標，未來營運期滿後系統如何轉置或進行整合？」等意見。詎高雄市政府交通局概以：現階段捷運公司尚未具經營實體，為避免政府投資浪費，爰將交通卡結合民生消費體系俾利推廣，礙於本計畫需於93年12月31日前完成建置之期程壓力，且因巨額採購應依政府採購法規定公開招標，故於時程上、技術上皆無法單獨考量高雄捷運票證系統規格等由不採。

(二)然查本計畫研擬前，高雄市政府早於90年1月間即與高捷公司簽訂「高雄捷運紅橘線路網建設興建營運合約」，高捷公司並依興建營運合約8.2.3規定，提送「自動收費系統採購功能規範」經高雄市政府91年5月2日核定，嗣該公司於92年4月23日與自動收費系統廠商簽約後，復依興建營運合約3.5.13規定，報經高雄市政府93年5月24日同意備查，嗣自動收費系統相關設計文件，亦於93年8月至12月間陸續報請高雄市政府備查（詳表3）。爰高雄市政府於本計畫規劃伊始，對於高雄捷運自動收費系統功能及票證規格等，殊難諉為不知。

(三)高雄市政府交通局於研修提報本計畫予交通部備查

期間，未協洽該府捷運局積極整合客運與捷運業者需求，即率於 93 年 12 月 24 日招標評選宏碁公司團隊 TM 卡系統得標，迨 94 年 3 月 1 日始邀集會商電子票證系統整合建置事宜；然囿於 TM 卡所採 PayPass 系統，與高捷一卡通所採 Mifare 系統無法相容，技術整合困難，且該府捷運局於 94 年 11 月 11 日綜簽表示：就高雄捷運自動收費系統之設計，高雄捷運驗票閘門平均可達每分鐘通過 45 人以上，且目前已完成典型測試並已進行製造，如為配合南部地區 IC 卡之使用，而於捷運閘門加裝或改裝 TM 卡格式之驗票機，除涉冗長之合約協議過程及遲延自動收費系統建置時程外，將嚴重衝擊 95 年底 R3 至 R8 站局部通車時程及 96 年全線通車營運時程，亦將耗費系統及設計變更之龐大成本支出，經高雄捷運公司粗估將增加數億元之額外成本等云，故迨 96 年 5 月 21 日歷經 14 次整合會議協商，猶因票證整合模式、驗票機整合技術及相關經費等議題遲未達成共識，自此形成兩卡併行競存消長之窘況。

(四)迨 96 年 7 月 19 日高雄市政府交通局與捷運局二位局長共同主持第 15 次整合會議，雙方始達成以 TM 卡與高捷一卡通兩卡互通方式達成整合之具體共識，即將二者完全不同規範的卡片安裝於交通部補助客運業者裝置之 1,911 部驗票機 SAM 卡插槽內，以讀取 TM 卡及高捷一卡通，並在捷運車站之公務閘門加裝 TM 驗票機，以供 TM 持卡人搭乘捷運使用。前後歷經 22 次會議協商，由高捷公司及宏碁公司團隊各支付擴充升級費用，97 年 3 月 9 日配合捷運紅線通車，完成高雄市 523 部公車、25 部渡輪及 83 部接駁公車之一卡通 SAM 卡安裝，97 年 4 月 7 日及 9 月 21 日配合高捷紅、橘線開始營運收費時正式上

線，於同年 6 月底完成南部地區客運業者 1,363 部驗票機升級擴充；惟據高捷公司表示，囿於加值通路及里程計費問題，實際僅高雄市公車處、輪船公司及高雄客運使用中。

(五)復經本院調閱相關資料及履勘訪查結果，高雄捷運各站僅有一個公務閘門裝設 TM 卡驗票機，需由捷運站人員手動開啟閘門進出，卡片儲值餘額不足 80 元則無法使用，且捷運站內無 TM 卡加值設備，亦無類同高捷一卡通搭乘捷運之折扣優惠，大大降低 TM 卡之競爭力及民眾持卡意願，甚至連高雄市政府發行之社福票卡，亦基於使用便利性，選擇高捷一卡通為建置平臺，惡性循環，導致使用 TM 卡搭乘客運或捷運之人數遠低於高捷一卡通。以 97 年 4 月為例（高雄捷運紅線於 97 年 3 月部分通車營運，同年 7 月紅橘線全線通車營運），高捷一卡通及 TM 卡搭乘公車之交易量各為 236,207 筆及 170,803 筆，兩者已分軒輊，且持續擴大，迨 98 年 12 月，持高捷一卡通搭乘公車之交易量已成長至 1,808,961 筆，而 TM 卡則衰退僅剩 83,387 筆。另據高雄市政府查復，高捷一卡通 99 年每日使用人次較 98 年增加 7,336 人、營收增加 88,129 元，而 TM 卡 99 年每日使用人次較 98 年則減少 1,533 人、營收減少 17,152 元；且截至 99 年 12 月 31 日止，高捷一卡通發卡數已達 1,928,846 張，而 TM 卡發卡數仍僅 302,617 張（詳表 2），與本計畫原定營運 1 年內發卡數達 100 萬張之目標差距甚遠，顯示 TM 卡與高捷一卡通之競存消長，導致本計畫之執行成果遠不如預期效益。

(六)高雄市政府交通局規劃南部地區電子票證系統伊始，欠缺專業分析判斷，未積極協調整合客運與捷運業者需求，即倉促招商建置 TM 卡票證系統，目標

偏差且執意孤行，導致捷運通車營運後，兩套票證系統彼此競存消長且整合困難，嚴重減損計畫執行效益，事後猶以「捷運公司當時未具經營實體，於時程上、技術上皆無法單獨考量捷運票證系統規格」等由置辯，高雄市政府顯未善盡督導所屬協調整合之能事，均有怠失；交通部雖派員參與前置研商會議並收悉核閱會議紀錄，卻未即時匡正或提示專業意見，亦有可議。

四、高雄市政府交通局受命推動執行「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」，卻未落實協調整合各縣市政府與客運業者之能事，置任巨額公帑採購設備故障閒置猶束手無策；交通部為中央經費補助及公路主管機關，卻袖手任其自生自滅，毫無積極督導協助作為，均難辭其咎

(一)按公路法第 3 條規定：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」第 37 條規定：「經營汽車運輸業，應依左列規定，申請核准籌備：一、經營公路汽車客運業：(一)屬於國道、省道、縣道、鄉道者，向中央公路主管機關申請。…」次按汽車運輸業管理規則第 1 條規定：「本規則依公路法第 79 條規定訂定之。」第 136 條規定：「汽車運輸業之經營、管理，符合政府規定標準者，除依法獎勵外，其新設、新闢或其所經營偏遠地區之路線有虧損者，公路主管機關得以公路營運費獎助之。」另查高雄市政府交通局 93 年 11 月 16 日修正「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」貳、七(四)：「由客運業者共同組成『南部地區客運電子票證聯管中心』負責推動電子票證業務及業者整合協調事項。」

十一、營運暨管理維護：「由高雄市政府結合南部7縣市組成委員會方式，針對本案之整體規劃、營運管理、未來整合高雄捷運、臺鐵、高鐵等大眾運輸或其他交通工具的應用、發卡銀行遴選招標行政作業及卡務擴展行銷，進行監督管理的平臺工作。」且依該局與客運業者簽訂之「補助設備暨營運契約書」第3條及第5條規定，該局每年將定期或不定期派員查核使用情形，客運業者如有未依約定用途使用者，該局得收回本計畫設備，並限期責成改善，未改善者函文交通部列入業者再申請補助審核之參考。

(二)TM卡之營收使用狀況每況愈下誠如前揭，據高雄市政府交通局於保固期（98年6月8日）滿半年後，98年12月16日、17日及25日，先後訪查9家客運業者使用TM卡設備之情形，查核51部驗票機中，正常運作為26部，餘25部則故障或未正常使用，堪用率尚有近51%；然高雄市審計處嗣於100年1月26日及28日實地抽測該等9家業者結果：26部驗票機中，9部故障、9部未開機、6部已拆除，只有2部可正常使用，堪用率僅餘約7.7%（詳表4），且經本院同年2月16日履勘訪查亦發現，高雄市以外地區之客運業者，大多不願配合維修及使用TM卡設備，驗票機堪用率偏低，客運乘客仍普遍習慣「投現或購票」，出了高雄市區幾乎無法使用。

(三)另據本院99年11月11日函詢12家客運(含輪船)業者查復結果（詳表5），以國光客運、嘉義縣公車處、嘉義客運、新營客運、興南客運及屏東客運等6家業者，現有TM卡驗票機合計911部、待修386部計算，待修比率達42.37%；若以12家業者現有TM卡驗票機總數1,911部、待修386部計算，

待修比率則為 20.73%，倘扣除高雄市政府轄管之公車及輪船，待修比率則提高為 29.38%，亦即高雄市以外地區之業者，驗票機故障待修比率約達三成。惟因 TM 卡設備保固期限業於 98 年 6 月 8 日屆滿，且本計畫合約並未強制業者須簽訂維護合約，僅要求應負善良保管人之責任，維持設備正常使用，故截至 98 年底止，僅高雄市公車處（含輪船）與宏碁公司團隊簽訂保固維護契約（金額 487 萬餘元）。復據各該客運業者表示，TM 卡行銷推廣不足，只有高雄市廣告曝光度較高，其他縣市很少看到宣傳，銀行及發卡團隊並未將優惠或行銷經費用於乘車之民眾上，反而用於其他通路（如至超商刷 TM 卡購物送飲料），導致驗票機之使用率極低，加上故障率及維修費均高（每部每月約 1,000 元），年度維修費動輒數百萬元，而刷卡交易金額卻僅數仟元，收入與維修費用不成比例，故幾無繼續經營或維護 TM 卡設備之意願。

- (四) 查本計畫之目標規劃，電子票證系統之前臺驗票機設備，除由政府出資建置之外，其餘增值通路、增值機、票卡系統，以及後臺專業票證帳務處理，則由得標廠商宏碁公司出資建置，宏碁公司團隊可依合約規定，由 TM 卡每筆刷卡金額抽取 1% 手續費，以達到 TM 卡經營自給自足及永續經營之目標。惟按 96 年 6 月至 99 年 12 月間 TM 卡每日平均營運量 50,948 元計算，每月平均可收取手續費僅 15,284 元，顯然無法支應該公司所投入之系統建置以及所需維護費用，難以達成 TM 卡經營自給自足及永續經營之目標。以 99 年 1 月至 10 月營運狀況最佳之高雄市公車處（3,957,508 元）及高雄市輪船公司（349,795 元）為例，其全年 TM 卡營收僅約 5 百萬

元，較之 98 年度與宏基公司團隊簽訂保固維護費用 487 萬餘元，已捉襟見肘，更遑論其他年營運量不及萬元之業者窘境，恐唯待屆期報廢一途。

(五)經詢據高雄市政府交通局辯稱：該局歷次查核結果，雖發現部分高雄市區以外客運業者之設備妥善率不佳，似有違反「補助設備暨營運契約書」第三條(二)4.(1)未善盡管理人之責任，惟因 TM 卡營運量不足，財務及營利因素無法負擔設備維護費用，且該府非客運業之權責主管機關，礙於地方政府預算限制，實無力有效解決客運業者困境，故基於設備持續使用原則，同時體諒客運業者處境，未便逕行終止或解除契約，但會持續與客運業者、各縣市地方政府及交通部等相關單位進行協商。至本計畫原定由客運業者共同組成「南部地區客運電子票證聯管中心」一節，該局坦承：因客運業者普遍不了解電子票證業務，為加速系統建置，因此未與客運業者共同組成「南部地區客運電子票證聯管中心」，亦未依計畫結合南部 7 縣市組成委員會。

(六)揆諸本計畫中央全額補助 1 億 1,469 萬餘元建置 TM 卡電子票證系統，其中補助高雄市以外 9 家客運業者裝設驗票機，即耗資約 8 千萬元（約占 70%）。高雄市政府交通局歷次查核已知部分客運業者怠於使用及維修 TM 卡驗票機設備，卻未參據「補助設備暨營運契約書」相關規定即時妥處，亦未落實本計畫內容，結合南部 7 縣市組成委員會，發揮電子票證規劃整合、擴展行銷及監督管理等平臺效能，並督促客運業者組成「南部地區客運電子票證聯管中心」，傾力推動票證業務及整合協調事宜，反置任巨額公帑採購之多數設備故障閒置，猶束手無策；交通部為中央經費補助及公路主管機關，依法監督

公路汽車客運業，對其經營管理符合政府規定標準或有虧損者，得予獎勵或獎助之，然對本計畫卻毫無督導協助之積極作為，袖手任其自生自滅，顯難辭其咎。

綜上，本案高雄市政府未督飭所屬落實年度施政計畫先期作業審查程序，即率行函報 IC 智慧卡電子票證系統計畫爭取中央補助於前，事後亦未善盡督導所屬協調整合之能事，倉促招商建置 TM 卡電子票證系統，目標決策偏差且執意孤行，導致日後與高捷一卡通競存消長且整合困難之窘境，任由巨額公帑採購設備故障閒置猶束手無策，嚴重減損計畫執行效益；交通部審核高雄市政府提報前揭計畫時，未詳實審酌地方政府執行效能與民情環境，竟貿然擴增計畫規模及補助經費，責由該府交通局代為整合建置南部地區客運業者電子票證系統，決策草率且期限緊迫，致未能妥善整合客運與捷運業者需求，形成兩套票證系統併行競存亂象，該部為中央經費補助及公路主管機關，卻袖手任其自生自滅，毫無督導協助之積極作為，均有怠失，爰依監察法第 24 條提案糾正，移請行政院督飭確實改善處置見復。



【表 1】「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置」大事記

日期	要 項 內 容
92.04.16	交通部函請各縣市政府提報「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」補助需求。
92.07.01	高雄市政府研提「高雄市政府交通局推動先進公車及 IC 智慧卡電子票證系統」函報交通部。(僅以高雄市為範圍)
93.04.07	交通部路政司初審擬議：建議以中部及南部二大都會區為發展核心，將周邊縣市併予納入規劃，並由公路總局協助公路汽車客運業者之建置作業，建議核列公路總局等 3 單位，計需 1 億 5,291 萬元（含臺中市 1,400 萬元及高雄市 2,475 萬元）
93.04.23	交通部張前次長家祝召集所屬單位及地方政府列席報告，複審各單位所提計畫內容。
93.05.03	交通部路政司綜簽略以：擬以臺中市及高雄市二大都會區為核心逐步擴展，由該兩市政府分別整合規劃並執行，除應考量所轄市區汽車客運業之系統建置外，亦應就相關地區之客運業妥為納入整合規劃。
93.05.10	交通部函報行政院「國家發展重點計畫—提昇地方公共交通網計畫」93 年度預定執行事項及建議核列情形，其中「提升公共運輸票證及資訊服務效能」項下建議核列：高雄市政府 1 億 1,269 萬元，含補助高雄市公車處裝置驗票機 550 組之 45%（1,485 萬元）及市區建置人工加值機 200 組（1,400 萬元）；其餘經費（8,584 萬元）則供代為整合建置鄰近地區客運業者需求之用。
93.06.07	行政院交下經濟建設委員會於 93 年 6 月 7 日邀集行政院及中央相關部會、各申請補助之縣市政府等，開會研商交通部函轉上開計畫執行事項及建議核列情形。
93.06.16	高雄市政府交通局依據經建會研商指示，邀集該府捷運局、捷運公司及南部 6 縣市，召開「研商電子票證整合建置會議」。
93.07.02	高雄市政府交通局邀集南部相關客運業者，召開「南部地區電子票證系統整合建置座談會」。
93.07.07	交通部轉據行政院核定計畫內容，於 93 年 7 月 7 日函知高雄市政府交通局依核定金額及補助原則，研提修正計畫函報該部備查，並應於 93 年 8 月 20 日前與客運業者完成協議，同年 9 月 15 日前完成發包，未完成者將不予補助；業者應於 93 年 12 月 15 日前完成申請補助項目之採購與安裝，預定於 94 年 5 月 1 日前完成正式發卡營運。
93.07.15	高雄市政府研修提報「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」予交通部備查。

日期	要 項 內 容
93.08.09	交通部函復高雄市政府，重申計畫執行時程為 93 年度(至 93 年 12 月 31 日止)。
93.08.17	交通部要求依該部意見於一週內研提修正計畫送請備查，並同意補助範圍以驗票機為限(每部 6 萬元)，以原核定額度內 1 億 1,469 萬元辦理(100%補助)，其餘場站處理設備及處理設備由客運業者自行負擔購置成本。
93.09.06	高雄市政府交通局依據交通部核復「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」之審查意見，提送修正計畫及補充說明。
93.09.23	高雄市政府交通局邀集相關客運業者，召開「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置說明會」。
93.09.23	高雄市政府交通局函送第 3 次修正計畫予交通部，請該部同意展延發包期程至同年 12 月 15 日。並另函檢附本計畫陳報該府(研考會)鑒核。
93.10.23	高雄市政府交通局邀集該市議員、學者專家、捷運局及高捷公司、客運業者等，召開「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置說明會」。
93.12.24	經評選由宏碁、萬碁、萬事達卡國際組織、國泰世華銀行、玉山銀行、高雄銀行及中華顧問工程司所組成之專案團隊得標，建置結合交通票證、金融儲值與消費等付款機制之 Taiwan Money 卡系統。
94.03.01 至 96.05.21	(第 1 至 14 次協商)高雄市政府交通局邀集該府捷運局、高捷公司及宏碁公司團隊等，協商票證整合議題。
96.06.08	TM 卡完成驗收。
96.07.19	(第 15 次協商)雙方達成將 TM 卡及高捷一卡通不同規範的卡片安裝於交通部補助 1,911 部 TM 驗票機 SAM 卡插槽內，並在高捷場站公務門加裝 TM 驗票機。
96.08.14 至 97.01.09	(第 16 至 21 次協商)高雄市政府交通局邀集該府捷運局、高捷公司及宏碁公司團隊等，續商票證整合議題。
97.02.25	(第 22 次協商)由高捷公司及宏碁公司團隊各支付驗票機等設備之擴充升級費用。
97.03.09	完成高雄市 523 部公車、25 部渡輪及 83 部接駁公車之一卡通 SAM 卡安裝，配合高捷紅、橘線營運收費正式上線。
98.06.08	TM 卡驗票機等設備保固服務到期。
100.06.08	高雄市政府交通局與宏碁公司團隊 TM 卡營運合約屆期。
101.06.08	TM 卡驗票機等相關設備法定使用年限期滿。

【表 2】TM 卡與高捷一卡通之營運狀況比較

卡 別	TM 卡	高捷一卡通	比例
發卡量	302,617 張 (截至 99 年 12 月止)	1,928,846 張 (截至 99 年 12 月止)	1 : 6
平均日 交易量	每日約 10,503 人次 (96 年 6 月至 99 年 12 月)	每日約 118,949 人次 (97 年 4 月至 99 年 12 月)	1 : 11
	99 年 12 月約 8,451 人次	99 年 12 月約 135,098 人次	1 : 16
平均 日營收	每日約 50,948 元 (96 年 6 月至 99 年 12 月)	每日約 2,945,487 元 (97 年 4 月至 99 年 12 月)	1 : 58
	99 年 12 月約 30,123 元	99 年 12 月約 3,397,562 元	1 : 113
用途 限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>開放性式標準格式。</li> <li>可跨業應用於一般民生小額消費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>封閉式交通卡。</li> <li>僅限交通運輸領域使用</li> <li>銀行聯名卡</li> </ul>	—
使用 範圍	嘉義以南 7 縣市 11 家客運、高雄市渡輪、捷運接駁公車、高雄捷運	高雄市公車、渡輪、捷運接駁公車、高雄捷運、臺南市公車、高雄客運及屏東客運	—
優惠 條件	<ul style="list-style-type: none"> <li>97 年 4 月 7 日至 98 年 12 月 31 日止轉乘優惠</li> <li>於高捷系統使用無法享有票價優惠</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>於高捷系統可提供票價優惠</li> <li>97 年 4 月 7 日至 97 年 7 月 6 日止 12 元優惠</li> <li>97 年 7 月 7 日至 97 年 9 月 21 日止 75 折優惠</li> <li>97 年 9 月 22 日至 97 年 10 月 21 日止 15 元優惠</li> <li>97 年 9 月 22 日至 99 年 10 月 8 日止 85 折優惠</li> <li>99 年 10 月 9 日至 99 年 12 月 31 日止 75 折優惠(不含優惠記名卡及效期卡)</li> <li>97 年 4 月 7 日至 98 年 12 月 31 日轉乘優惠</li> </ul>	—
申購點	<ul style="list-style-type: none"> <li>南部 7 縣市 45 處客運場站</li> <li>國泰世華、玉山銀行全省 85 家分行</li> </ul>	高捷紅橘線 38 座車站	—

卡 別	TM 卡	高捷一卡通	比例
加 值 據 點	<ul style="list-style-type: none"> <li>現金加值：國泰世華、玉山銀行全省85家分行</li> <li>信用卡加值：全省萊爾富商店989家、布蘭奇咖啡及一般特約商店169家</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高捷紅橘線38座車站</li> <li>高雄市政府</li> </ul>	—
設 備 維 修	<ul style="list-style-type: none"> <li>設備保固期為2年，自96年6月8日驗收合格次日起至98年6月8日止</li> <li>設備保固期滿後宏碁團隊提供整體設備維護或個別維修項目2種方案，由運輸業者視自身財務狀況維護設備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>由高捷公司自行維修</li> </ul>	—
設 備 擴 充	<ul style="list-style-type: none"> <li>驗票機預留6組SAM卡插槽，目前已安裝TM卡及高捷一卡通之卡片</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>未來可使用於高雄市停車場、其他縣市之公車等交通運輸</li> <li>未來可在便利商店加值</li> </ul>	—

資料來源：高雄市政府。

**【表 3】TM 卡與高捷一卡通票證系統發展歷程對照**

日期	TM 卡	高捷一卡通
91.05.02	—	高雄市政府核定高捷公司提送之「自動收費系統採購功能規範」。
92.04.23	—	高捷公司與三商電腦及日商 OMRON 公司簽訂自動收費系統工程契約。
92.07.01	高雄市政府研提「高雄市政府交通局推動先進公車及 IC 智慧卡電子票證系統」函報交通部。	
93.05.10	交通部函轉行政院，建議由高雄市政府代為整合建置鄰近地區客運業者票證系統。	—
93.05.24	—	高雄市政府同意備查高捷公司所提自動收費系統工程契約。
93.06.16	高雄市政府交通局邀集該府捷運局、捷運公司及南部 6 縣市，召開「研商電子票證整合建置會議」。	—
93.07.02	高雄市政府交通局邀集南部相關客運業者，召開「南部地區電子票證系統整合建置座談會」	—
93.07.07	交通部轉據行政院核定內容，函示高雄市政府交通局研提修正計畫函報備查，並依限完成採購與安裝等作業。	
93.07.15	高雄市政府交通局修正研提「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」函送交通部備查。	—
93.07.30	—	高捷公司提送自動收費系統初步設計文件予高雄市政府備查。

日期	TM 卡	高捷一卡通
93.08.25	—	高雄市政府（捷運局）同意備查自動收費系統概念設計文件。
93.09.06	高雄市政府交通局依據交通部核復意見再提修正計畫及補充說明。	—
93.09.23	高雄市政府交通局邀集相關客運業者，召開「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置說明會」。	—
93.10.23	高雄市政府交通局邀集該市議員、學者專家、捷運局及高捷公司、客運業者等，召開「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置說明會」	—
93.12.24	公開評選結果，由宏碁公司團隊得標，建置結合交通票證、金融儲值與消費等付款機制之 Taiwan Money 卡 (PayPass 系統)。	—
93.12.28	高雄市政府交通局與宏碁公司團隊簽訂票證系統整合建置契約。	高雄市政府函復同意備查高捷公司自動收費系統初步設計文件。
94.01.17	—	高捷公司提送自動收費系統最終設計文件予高雄市政府（捷運局）備查。
94.03.21	—	自動收費系統開始進行典型測試。
94.07.04	—	高雄市政府同意備查高捷公司自動收費系統最終設計文件。

**【表 4】** 高雄市審計處實地抽測 TM 卡驗票機運作情形

客運業者	高雄市審計處抽測結果
嘉義縣公車	抽查 3 部均故障
嘉義客運	抽查 3 部均故障
新營客運	抽查 3 部，其中 1 部拆除，另 2 部未開機
興南客運	抽查 3 部，其中 1 部故障，另 2 部未開機
高雄客運	抽查 3 部，其中 1 部未開機，另 2 部正常
屏東客運	抽查 3 部，其中 1 部已拆除，另 2 部故障
屏東線聯營 (高雄、國光、中南)	抽查 5 部，其中 1 部拆除，另 4 部未開機
臺南線聯營 (中南、全航、濱海)	抽查 3 部，均已拆除

資料來源：高雄市審計處 100 年 1 月 26、28 日實地抽測。

**【表 5】** 客運業者使用及維修 TM 卡驗票機狀況調查表

項次	客運業名稱	現有驗票機數量			交通部補助數量		
		正常	待修	小計	安裝	備機	合計
1	高雄市公共汽車管理處	508	0	508	349	174	523
2	高雄市輪船股份有限公司	40	0	40	25	0	25
3	高雄汽車客運股份有限公司	397	0	397	347	50	397
4	國光汽車客運股份有限公司	62	18	80	66	14	80
5	嘉義縣公共汽車管理處	13	73	86	73	13	86
6	嘉義汽車客運股份有限公司	111	30	141	104	37	141
7	新營汽車客運股份有限公司	14	40	54	50	4	54
8	興南汽車客運股份有限公司	257	45	302	297	5	302
9	濱海汽車客運股份有限公司	6	0	6	5	1	6
10	屏東汽車客運股份有限公司	68	180	248	225	23	248
11	全航汽車客運股份有限公司	-	-	-	5	1	6
12	中南汽車客運股份有限公司	-	-	-	39	4	43
合 計		1,476	386	1,862	1,585	326	1,911

備註：全航、中南汽車客運股份有限公司，未能配合提供資料。

資料來源：各該客運業者 99 年 12 月函復統計。